



NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

UN SIGLO ROMPIENDO CON LO ESTABLECIDO: MAZDA 1920-2020

Formatos pequeños, grandes ideas: 80 años de modelos compactos de Mazda

- Familia, 323, Mazda3: evolución en diseños audaces y en conceptos innovadores de habitáculo.

Madrid, 2 de septiembre de 2020. Los japoneses saben desenvolverse en los espacios reducidos. El concepto de vivienda compacta tan en boga hoy día en todo el mundo ha sido desde hace mucho la realidad cotidiana en las grandes metrópolis del país nipón, densamente pobladas, en las que el suelo es un bien escaso. Eso ha propiciado una cultura que valora el mobiliario eficiente y una ordenada sencillez.

Desde el primer día, los diseñadores e ingenieros de Mazda aplicaron a los vehículos de la marca, como el Mazda Familia y el Mazda 323, los principios del minimalismo japonés, que prima la estética, el bienestar y el confort. Y continúan haciéndolo a día de hoy, quizás más que nunca incluso, en el Mazda2 y el Mazda3. Mazda siempre se ha tomado muy en serio los modelos compactos y pequeños que, tradicionalmente, han sido la columna vertebral de su gama.

Su primer prototipo de un turismo de pasajeros, que presentó en 1940, fue un sedán subcompacto. Tenía unas ventanas de grandes dimensiones y un interior espacioso. Estaba diseñado para ofrecer el confort de un vehículo de un segmento superior. Aunque la Segunda Guerra Mundial truncó la posibilidad de fabricarlo, sí que sirvió para que el diseño imaginativo de coches pequeños se hiciera un hueco en la marca de Hiroshima. Es más, se convirtió en uno de los pilares centrales del ADN de sus productos, junto con conceptos únicos de motorización y una pasión por el placer de conducir.

Tras la guerra, la empresa se volcó en la producción de vehículos comerciales, con lo que el primer turismo de producción en serie de Mazda no vio la luz hasta 1960. Pero la espera valió la pena. A pesar de medir menos de 3 metros de longitud, el Mazda R360 Coupé tenía espacio para cuatro adultos y



NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

subió el listón de los microcoches en Japón con un diseño encantador, una construcción muy ligera (solo 380 kg, el más ligero de su segmento), un motor de cuatro tiempos con consumos muy ajustados y, como opción, incluso una transmisión automática. Asequible y muy agradable de conducir, dominó el segmento desde el mismo día de su lanzamiento, acaparando el 15% del mercado doméstico japonés en el año 1960.

Diseño minúsculo, muy característico

El Mazda Carol, que siguió su estela en 1962, primero en formato de dos puertas y después como el sedán de cuatro puertas más pequeño del mundo, montaba uno de los motores de automóvil de cuatro tiempos más pequeños de la historia. Aunque tenía más o menos la misma longitud que el R360, la mayor distancia entre ejes del Carol y su luneta trasera invertida ampliaban el espacio del habitáculo. La conducción era sorprendentemente confortable, gracias a una robusta carrocería monocasco y a una suspensión independiente a las cuatro ruedas. El Carol repitió el éxito del R360: fue un éxito inmediato y, en 1962, se hizo con dos tercios del segmento japonés de microcoches.

En 1963, la marca decidió saltar a una clase superior e introdujo el Mazda Familia. El diseño era del estudio Bertone, más concretamente de una leyenda creativa en ciernes llamada Giorgetto Giugiaro. Fue el primer modelo compacto de la marca y era muy llamativo. El Familia, un vehículo práctico y versátil, se ofreció en versiones sedán, wagon y cupé. A lo largo de los años también se le llamó 800, 1000, 1200 y 1300 según la cilindrada del motor y gozó de una inmensa popularidad: solo del modelo de primera generación se fabricaron más de 400.000 unidades.

En 1967 se presentó la segunda generación del Familia y, al año siguiente, se puso a la venta por primera vez con un motor rotativo. Se le llamó Familia Rotary o R100. Tenía un motor de dos rotores y 100 CV, con el que tardaba apenas 16,4 segundos en recorrer un cuarto de milla desde parado. El vehículo pesaba 805 kg y alcanzaba una velocidad punta de 180 km/h, lo que le ponía a la cabeza de su segmento en cuanto a prestaciones. El R100 fue también uno de los primeros vehículos con motor rotativo que Mazda exportó a Europa (junto con el Mazda RX-2), aunque lo cierto es que los modelos Familia con motor de pistones, más asequibles, fueron mucho más populares. Entre ellos estaba el Mazda 818, otro compacto, basado en el Familia, con 4 metros de longitud, cinco cómodas plazas y un interior comparable al de una berlina mediana europea de la época.



NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

La era del 5 puertas moderno

Damos ahora un salto a 1977, el año en que el Mazda 323 empezó a escribir un capítulo aparte para los compactos. Primero se presentó en versiones *hatchback* de 3 y 5 puertas, más tarde como un wagon. Tenía una estética más europea que supuso una pequeña revolución de diseño entre los fabricantes asiáticos. El 323 era económico, ligero y dócil y, por su fiabilidad, se hizo un hueco entre los mejores de su clase en Europa. Para abrir boca, dos Mazda 323 hicieron un viaje de 15.000 kilómetros desde Hiroshima a Frankfurt, para participar en su presentación en el IAA, en tan solo 40 días y sin averías.

Fue un comienzo profético para el 323 que, a día de hoy, continúa siendo el Mazda que se ha fabricado durante más tiempo y el de mayores ventas. La segunda generación, lanzada en 1980, tenía tracción delantera y alcanzó unas ventas de 1 millón de unidades después de apenas 27 meses, otro récord mundial. A lo largo de los ochenta y los noventa le seguirían otras cuatro generaciones, enfocadas fundamentalmente a clientes jóvenes, con mejoras continuas en el confort, la versatilidad y el comportamiento.

Es un modelo al que nunca le faltó variedad. Por ejemplo, cuando Mazda puso la vista en el mundo de la competición en la segunda mitad de los ochenta, añadió a su gama potentes versiones de producción con tracción a las cuatro ruedas. Y, con el 323F (1989-98), Mazda introdujo un 5 puertas con trasera *fastback*, comportamiento deportivo pero carácter práctico familiar. Tenía hasta faros escamoteables y, desde 1994, opción de motor V6. Fue especialmente popular en Europa y todavía se ven muchos en las carreteras.

Inteligente, cómodo y práctico

El Mazda 121, una talla menos, se presentó en 1986 y, a semejanza de otros modelos anteriores, su interior resultaba mucho más espacioso de lo que sugerían sus escuetos 3,5 metros de longitud. Entre sus funciones inteligentes destacaba la banqueta trasera deslizante, con un mecanismo que podía accionarse desde el mismo asiento o desde el maletero. También se encontraba disponible con un techo solar eléctrico de lona que podía recogerse hacia adelante, hacia atrás o en ambas direcciones al mismo tiempo.



NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

Aún más práctico era el Mazda Demio, lanzado en 1996: tenía la estructura interna de un monovolumen pero en formato subcompacto, con más espacio para la cabeza, configuración variable de asientos y un portón trasero extraancho. En la mayor parte del mundo se rebautizó como Mazda2. Su segunda generación (2002-2007) mantuvo la limpieza de líneas y añadió como opción una tracción a las cuatro ruedas eléctrica (solo en Japón), con un motor eléctrico que transmitía par a las ruedas traseras para mejorar la tracción.

En 2003, después de la friolera de 36 años y con más de 10 millones de unidades vendidas, el 323 dejó paso al elegante Mazda3, un modelo compacto ultramoderno con la misma conducción sobresaliente que su predecesor, pero más potencia. Como muestra, un botón: la versión MPS de 260 CV (2006-2013) podía acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 6 segundos y tenía una velocidad punta de 250 km/h. El Mazda3 supuso un gran paso adelante en términos de diseño y confort, con opciones normalmente reservadas a vehículos bastante más caros, como los asientos de piel o los faros de xenón.

En paralelo, el Mazda2 de nueva generación que llegó en 2007 adoptó un look de 5 puertas más pequeño y aerodinámico. En el proceso, perdió 100 kg y mejoró la suspensión, dos medidas que tuvieron un efecto muy positivo en su comportamiento y su agilidad. Veredicto: Coche del Año en el Mundo 2008. Sirvió también como banco de ensayos para varias innovaciones. En 2012 se comercializó en Japón una versión eléctrica de batería, limitada a 100 unidades, a través de un programa de leasing. Al año siguiente, la marca prácticamente duplicó la autonomía de este Mazda2 eléctrico multicomcombustible, al añadirle un pequeño motor rotativo. Este mismo sistema se está estudiando para ampliar la autonomía de los nuevos eléctricos de la marca, como el Mazda MX-30¹, que se comercializa este mismo mes de septiembre.

Coches pequeños, grandes innovaciones

La tecnología Skyactiv aterrizó por primera vez en los modelos pequeños de Mazda en 2013, con el Mazda3 de tercera generación. Un año después, también con el nuevo Mazda2. Gracias al empleo de

¹ Consumo eléctrico WLTP del MX-30: 14,5-19,0 kWh/100 km; Autonomía: 200-262 km (urbano); Emisiones de CO₂ WLTP: 0 g/km
Consumo eléctrico NEDC: 16,0 kWh/100 km (combinado); Autonomía: 237-298 km (urbano); Emisiones de CO₂ NEDC: 0 g/km



NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

materiales pioneros y de nuevas tecnologías inteligentes, Mazda puso a punto una gama totalmente nueva de motores, transmisiones, carrocerías y chasis, con las que mejoró todos los aspectos del rendimiento, la eficiencia y la seguridad.

En otro orden de cosas, estos dos modelos también se han rediseñado por completo en línea con el lenguaje de diseño Kodo de Mazda. El punto de partida fue captar los movimientos de los seres vivos; los resultados fueron sorprendentes. Al mismo tiempo, Mazda llevó a un nuevo nivel la ergonomía del habitáculo con un concepto de interior centrado en el ser humano que favorece la concentración del conductor, retrasa la aparición de la fatiga e incrementa el bienestar de los pasajeros. Todo ello con una estética y unas sensaciones sencillas pero de alta calidad, en la más pura tradición del minimalismo japonés.

Los avances en ingeniería no se han detenido. La última adición ha sido el sistema Mazda M Hybrid, disponible en ambos modelos, que reduce sensiblemente el consumo de combustible. También está Skyactiv-X, el primer motor de gasolina de producción en serie con encendido por compresión, que combina las ventajas de la combustión diésel y la de gasolina. Esta tecnología late bajo la piel de un nuevo y elegante exterior Kodo que ha ayudado al Mazda3 a convertirse en el World Car Design of the Year de 2020.

Un fabricante tan poco convencional como Mazda no ha dejado nunca de esforzarse para ofrecer la mejor experiencia posible en sus modelos más pequeños, por dentro y por fuera. Cuando recorres con la vista las superficies del coche, cuando tomas una curva cerrada o cuando ves pasar el paisaje.

###

Para más información:

Natalia García

Directora de comunicación

Telf. 914185468/80

ngarcia@mazdaeur.com

Manuel Rivas

Jefe de prensa



NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

Telf. 914185450/80

mrivas@mazdaeur.com

Web de prensa: www.mazda-press.es

Web oficial: www.mazda.es

Facebook: www.facebook.com/MazdaES

Twitter: [@MazdaEspana](https://twitter.com/MazdaEspana)

Mazda Motor Corporation, empresa fundada en 1920 y con sede en Hiroshima (Japón), es uno de los mayores fabricantes de automóviles de Japón con unas ventas de 1,6 millones de unidades, que fabrica en quince plantas. Mazda cuenta con seis centros de I+D y está presente en más de 100 países con casi 41.000 empleados y acumula cerca de 1.200 premios desde el año 2002.

Mazda Automóviles España, S.A., empresa fundada en marzo de 2000 y con sede en Madrid (España), es la filial de Mazda Motor Corporation en España y actualmente distribuye ocho modelos en el mercado español: Mazda2 (modelo urbano), Mazda3 (compacto), Mazda6 (berlina), Mazda MX-5 (descapotable) y los modelos SUV Mazda CX-3, Mazda CX-5, Mazda CX-30 y el modelo 100% eléctrico Mazda MX-30, cubriendo prácticamente la totalidad de los segmentos del mercado. Cuenta con un capital humano de 60 empleados.